Comparatif exclusif

Tous les radeaux hauturiers du marché

8 bibs ISO se jettent à l'eau

Au 1er janvier 2008, tous les radeaux de sauvetage vendus en plaisance doivent répondre à la norme ISO 9650. L'occasion de réunir à La Rochelle les huit modèles hauturiers du marché pour un comparatif in situ qui s'est révélé riche en surprises.

Texte **François-Xavier Ricardou.**
Photos **Laurent Charpentier.**

La nouvelle législation sur la sécurité, intervenue voici trois ans, avait fait du bruit chez les plaisanciers. Parmi les modifications figurait l'autorisation d'utiliser un radeau de survie répondant à la norme européenne ISO 9650 – avec, pendant trois ans, la possibilité pour les constructeurs de vendre les bibs répondant aux anciennes normes, Classe II et Classe V notamment. Au 1er janvier 2008, cette dérogation prend fin sur le marché du neuf…

Nous avons donc décidé de tester les huit modèles – hauturiers, nous y reviendrons – disponibles sur le marché français. Un marché qui évolue : si les incontournables Zodiac et Plastimo sont toujours là, ils doivent maintenant faire face à une concurrence féroce, qui met à profit la fin d'une réglementation franco-française. A leurs côtés, on trouve les Italiens Arimar et Eurovinil, le Danois Viking et l'Anglais Avon, ces deux derniers étant bien connus dans le monde de la pêche et du commerce. Face à ces marques ayant pignon sur rue, SeaSafe et Seago distribuent des produits venus de Chine. Le premier développe ses radeaux sous son propre label depuis la France, alors que Seago est présent dans toute l'Europe par le biais d'importateurs nationaux.

Pour l'achat de son radeau, un plaisancier a désormais le choix entre deux catégories : côtier ou hauturier *(voir encadré)*. Nous avons choisi de faire porter nos tests sur les seuls radeaux hauturiers. Pour une raison simple : la nouvelle législation allant dans le sens de la responsabilisation du plaisancier, il est préférable pour lui de connaître ce qui se fait de mieux.

Derrière les huit radeaux que nous avons percutés dans le port de La Rochelle se cachent en fait neuf marques : le groupe Zodiac regroupe en effet deux radeaux identiques sous les étiquettes Zodiac et Bombard. Par ailleurs, Avon faisant désormais partie de ce groupe, on retrouve sur son radeau des éléments similaires (conteneur, armement, éclairage…).

Avant de détailler l'ensemble de nos tests, un mot sur le cas de Seago. Vu les résultats obtenus, nous ne l'avons pas jugé digne de comparaison avec les autres radeaux *(voir encadré)*. C'est pourquoi vous ne trouverez pas de commentaire sur ce produit, même s'il reste présent dans notre tableau récapitulatif.

La sécurité n'a pas de prix, mais elle a un coût !

Laissons pour l'instant de côté les discours des commerciaux qui affirment que la vie d'un équipage n'a pas de prix pour justifier le coût parfois prohibitif de leurs produits : l'achat d'un radeau passe – aussi – par une comparaison de tarifs.

Le premier prix d'un radeau hauturier six places comme le SeaSafe est à 1 100 euros. A 1 500 euros se trouvent l'Eurovinil et le Plastimo, puis viennent Arimar et Zodiac/Bombard à 1 800 euros, et enfin le Viking à 2 100 euros et l'Avon à 2 700 euros. De 1 100 à 2 700 euros, soit du simple au plus du double ! Pourquoi cette différence ? Est-elle justifiée ? Pour le savoir, il fallait percuter ces huit radeaux.

Des tests rigoureux

Dans le domaine de la sécurité, l'approximation n'est pas de mise. Pour preuve, l'intérêt manifesté par les constructeurs : tous se sont déplacés en novembre à La Rochelle afin d'assister à nos essais, venant de l'autre bout de la France, voire d'Italie. Les tests eux-mêmes se sont déroulés en plusieurs temps. Nous avons d'abord examiné les conteneurs (poids, volume), avant de stocker les radeaux pendant une nuit dans un camion frigorifique. Au matin, à température négative, nous avons percuté les radeaux à l'eau depuis un ponton. Nous avons ensuite examiné et comparé leur armement ou leur «grab bag» (sac de survie). Enfin, nous nous sommes jetés à l'eau pour valider les phases de retournement des radeaux ainsi que celle de la remontée à bord (test des échelles, des poignées et des plates-formes).

***Huit radeaux à l'eau.** Réunis à La Rochelle pour une photo de famille, tous les radeaux hauturiers ISO 9650-1 présents sur le marché français.*

Le radeau ISO 9650-1 à la loupe

Le conteneur

Un radeau, c'est d'abord une boîte. Fragile, selon les constructeurs, sur laquelle il ne faut pas grimper, ni s'asseoir, ni poser du matériel lourd. C'est vrai pour un conteneur en ABS (plastique thermoformé), moins s'il est en fibre de verre. Un conteneur protège le radeau des infiltrations d'eau et des agressions climatiques. Pour le transport, SeaSafe, Arimar et Viking intègrent des réserves, des «creux» dans la matière, qui servent de poignées. C'est satisfaisant si le radeau est placé sur le pont, beaucoup moins s'il est dans un coffre : un cordage ou une sangle est alors beaucoup plus pratique. C'est l'option adoptée par les autres fabricants. Côté encombrement, tous se valent à peu près. Et tous sont, de toute façon, disponibles en sac, moins volumineux et plus facile à manipuler grâce aux poignées cousues.

La percussion

«Il suffit de tirer sur le cordage et le radeau se gonfle !» Certes. Mais le bout – ou la sangle, d'ailleurs – mesure plus de 10 mètres. C'est long, très long à dévider, surtout dans l'urgence ! Arrive enfin un repère (couture ou trait au feutre) qui annonce la fin du cordage. Là, une traction sèche suffit à percuter le radeau. Nous avons rencontré une seule petite difficulté sur le SeaSafe, qui a demandé plusieurs essais avant de se gonfler. Cela s'explique par le mode d'emballage de son constructeur. Tous les radeaux sont en effet conditionnés sous vide et seule la tête de percussion sort du sac plastique ; sur le SeaSafe, même cette tête est emballée sous vide : de ce fait, au moment de tirer sur le cordage, vous devez d'abord déchirer le sac avant d'actionner le percuteur – d'où la nécessité d'une plus forte traction.

Le gonflage

Le froid reste l'ennemi d'un bon gonflage. C'est pour cela que nous avons placé nos huit radeaux toute une nuit dans un camion frigorifique. Les radeaux hauturiers 9650-1 sont en effet divisés en deux catégories : Groupes A ou B. Les radeaux A sont capables de fonctionner de -15 à +65°C, les B de 0 à +65°C. En France, la majorité des constructeurs distribuent des radeaux du Groupe A, sauf Zodiac/Bombard. Nous avons donc entreposé nos radeaux pendant douze heures à une température de -10°C (sauf le Zodiac/Bombard). Pourquoi ? Il sera certes exceptionnel que vous naviguiez par de telles températures. Mais la percussion par grand froid augmente le temps de gonflage. Par cet artifice, nous avons ainsi amplifié les différences entre les huit bibs. Au final, tous se sont bien gonflés – et largement sous les deux minutes réclamées par la norme ISO : il leur a fallu de 25 à 30 secondes... et même moins de 10 secondes pour l'Avon et le Viking !

La tente

Une fois les deux boudins gonflés, la structure de la tente s'élève au-dessus du radeau, tenue par un arceau gonflable. Cette tente dispose d'entrées de chaque côté – larges, elles permettent de passer du voilier au radeau sans se jeter à l'eau. Ces entrées se ferment différemment. Arimar, Eurovinil, Plastimo et Zodiac/Bombard optent pour l'élastique qui vient recouvrir le boudin supérieur. C'est efficace, mais cette porte est ouverte ou fermée, sans intermédiaire possible. Or, avec du vent et de la mer, il faut souvent fermer au moins le côté au vent... sans possibilité de créer un courant d'air pour ventiler la tente. Avon, SeaSafe et Viking préfèrent des ouvertures qui se ferment avec des zips. Du coup, la «porte», fixée par le bas, peut rester entrouverte : un plus pour l'aération et pour la veille, qui peut être effectuée sur deux bords.

Les ballasts

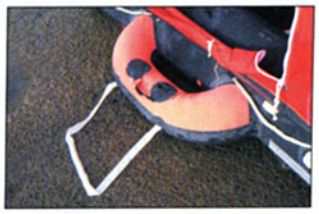
Les radeaux possèdent un fond plat sous lequel sont fixées quatre poches à eau, ou ballasts. Ces poches en tissu, qui se remplissent une fois le radeau gonflé à l'endroit, participent à sa stabilité et limitent la dérive. Depuis l'adoption de la norme ISO, ces ballasts doivent avoir un volume minimum de 220 litres sur les radeaux de quatre à dix places.

Le retournement

Un radeau ne se gonfle pas toujours à l'endroit ou peut chavirer. Il faut donc pouvo le retourner. Une sangle sous le bib est prévue pour cela, qui part de la bouteille d'air comprimé pour être fixée à l'opposé. En prenant appui avec ses pieds sur la bouteille, on tire sur la sangle pour retourner le radeau. Dans le port de La Rochell au calme, protégés du froid par une combinaison de survie, nous n'avons pas conn de difficultés pour cette opération. Viking et SeaSafe avaient choisi de nous fourni des radeaux autoredressables. La structure qui supporte la tente, plus volumineus rend impossible toute flottabilité inverse : en clair, le radeau ne peut pas rester à l'envers. Cette option influe sur le prix, mais garantit une grande sérénité.

Autopsie d'un radeau. *A l'exemple du Plastimo, voilà le contenu d'un radeau ISO plus de 24 heures.*

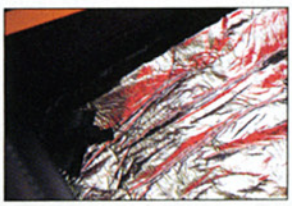
L'échelle, la plate-forme, les poignées



Issue d'une recommandation ISAF (Fédération internationale de voile), une plate-forme est maintenant souvent greffée sur les radeaux. Si elle n'est pas rendue obligatoire par la norme ISO, tous les radeaux en possèdent une, sauf Arimar (notez que sur le bib Plastimo, c'est une option). Cette plate-forme facilite la remontée à bord du radeau en permettant au naufragé de poser son genou dessus. En comparaison, une échelle, même si son dernier barrot est plombé, bascule sous le radeau quand on prend appui dessus. La plate-forme doit être rigide. C'est pourquoi Eurovinil, Plastimo, SeaSafe et Zodiac/Bombard utilisent de la toile maintenue par des joncs en fibre de verre ; Avon et Viking, eux, font appel à un boudin qui se gonfle devant l'entrée. Et si vous ne vous présentez pas du côté de la plate-forme, tous les radeaux sont aussi munis d'une échelle face à la seconde ouverture.

Les poignées permettant de se hisser à l'intérieur sont primordiales. Elles doivent être nombreuses, bien placées et visibles. Arimar a ainsi disposé une petite sangle blanche qui traverse le radeau de part en part, sur laquelle on peut se tracter. Bonne idée, si ce n'est que nous ne l'avons pas utilisée... car pas vue ! Les échelles centrales en sangle nous semblent en tout cas une bonne idée : rouges, bien visibles sur le Zodiac/Bombard et l'Avon, ou jaunes sur l'Eurovinil, elles traversent le radeau d'une porte à l'autre, facilitant la remontée à bord.

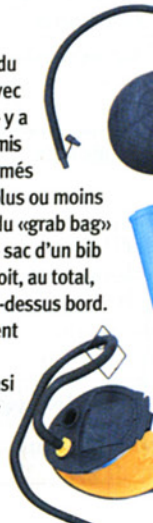
L'isolation



Assis dans un radeau à attendre les secours, le refroidissement du corps intervient très vite. Pour le ralentir, les fonds sont doublés d'un isolant en aluminium maintenu dans les coins par des garcettes. Viking, Avon et Eurovinil optent, eux, pour un double fond gonflable à la main, une fois embarqué dans le radeau. Les radeaux Zodiac/Bombard et Avon disposent en plus d'une sorte de chaussette installée au centre, censée évacuer l'eau stagnante. Un dispositif peu convaincant : la chaussette en plastique transparent se colle sous le fond du radeau avec la pression et l'eau ne s'évacue pas. En voulant l'aider, nous avons même, par une simple pression de la main, déchiré la chaussette, entraînant une inévitable entrée d'eau. Une bonne écope nous semble mieux adaptée !

L'armement

Sans surprise, les fabricants se bornent à fournir le matériel obligatoire. Avec la norme ISO, cet armement s'est allégé – fini la ligne de pêche ou le manuel de survie ; si vous pensez qu'ils sont utiles, il faudra les prévoir dans votre sac individuel de survie. Reste des surprises. Les écopes peuvent être souples en tissu (Zodiac/Bombard et Avon) ou en dur, ce qui nous semble préférable. Les pagaies ressemblent parfois à de vulgaires pelles de plage (mais SeaSafe opte pour un modèle au manche réglable en longueur et muni en plus d'un petit crochet de gaffe à son extrémité). Pour le gonfleur, pourquoi fournir un modèle qui doit prendre appui sur le sol et être utilisé avec le pied alors qu'on sait que le fond du radeau est souple ? Seul Viking avec son modèle type «pompe à vélo» y a pensé... Notez que les radeaux fournis pour notre test n'étaient pas tous armés « > 24 h». La différence entre un plus ou moins 24 heures tient dans l'armement du «grab bag» (sac de survie), donc son poids : le sac d'un bib « > 24 h» pèse environ 12 kilos – soit, au total, un engin de 60 kilos à balancer par-dessus bord. Cela dit, il nous semble plus prudent de choisir un radeau de ce type : l'essentiel de l'équipement est ainsi de toute façon présent à l'intérieur du radeau – on ne risque pas de l'oublier ou de le perdre.



CARACTÉRISTIQUES COMPARÉES DE HUIT RADEAUX

	Seago	SeaSafe	Eurovinil	Plastimo Transocéan	Arimar Offshore
Portrait express	Sans commentaire *(voir encadré)*.	C'est la bonne surprise de ce comparatif. Le SeaSafe est très complet et offre un prix serré. C'est surtout un radeau autoredressable pour un prix inférieur à toute la concurrence! Seul défaut de cette version, le poteau central en «T» qui occupe une large place au sol. Ce radeau sera alors un peu étroit pour six (ce poteau disparaît dans la version standard). Nous avons noté de nombreux détails comme les poches de rangement sur les flotteurs, les ouvertures zippées ou le double récupérateur d'eau. Autant de détails qui montrent une volonté de qualité.	Le radeau Eurovinil n'apparaît pas comme le plus technique. Sa construction simple avec des boudins pliés dans le coin (et non pas collés) ne donne pas un sentiment de perfection. Pourtant des détails traduisent la volonté de proposer un produit efficace. Le radeau Eurovinil est celui qui offre le plus de protection à la mer avec un franc-bord le plus haut. Le fond gonflable est bien vu pour isoler du froid. Les trois échelons de l'échelle et l'échelle de sangle à l'intérieur facilitent la remontée. Pour le reste, l'équipement est standard.	Leader dans la partie plaisance, Plastimo défend depuis toujours son système à double chambre: un tissu extérieur pour protéger et une chambre gonflable à l'intérieur. Les finitions sont haut de gamme (coutures, collages), même si l'on sent que les contraintes financières limitent l'équipement. Le système de révision dans deux stations en France avec ramassage des radeaux dans tous les ports est tellement au point qu'il est copié par les marques concurrentes. Plastimo s'engage aussi sur le prix des révisions tout au long de la vie du radeau.	Sans fioritures, l'Arimar répond d façon basique à tous les points d la norme. C'est le seul à ne pas êtr équipé d'une plate-forme. A la pla ce se trouve une échelle avec u barreau (une de chaque côté). Un sangle blanche avec deux nœud traverse le radeau pour se tracte lors de la remontée. La tente es maintenue fermée par un élastiqu tenu par des ergots. Le tissu de l toile de tente est le plus léger. voir comment il assurera la protec tion en cas de mer forte.
Poids radeau -24 h	46,00 kg	48,60 kg	nc	38,10 kg	nc
Poids grab bag	nc	12,40 kg	nc	11,20 kg	nc
Poids radeau +24 h	nc	61,00 kg	61,00 kg	48,65 kg	57,00 kg
Encombrement conteneur (L x l x h)	76 x 52 x 30 cm	76 x 54 x 33 cm	82 x 53 x 31 cm	79 x 48 x 28 cm	74 x 46 x 34 cm
Volume conteneur	119 cm³	135 cm³	135 cm³	106 cm³	116 cm³
Matériau du conteneur	fibre de verre	fibre de verre	fibre de verre	ABS	ABS
Poignées	cordage	pas de poignée!	sangle	cordage	intégrées
Percussion (traction pour percuter)	mi-dure	la plus dure	sec	doux	mi-dure
Temps de gonflage	non mesuré	26"	30"	26"	23"
Tissu des boudins	caoutchouc	caoutchouc naturel	PVC	chambre PU et PVC ext.	PVC
Dimensions habitables	169 x 192 cm	118 x 194 cm	136 x 176 cm	140 x 162 cm	155 x 155 cm
Surface au sol	2,16 m²	2,29 m²	2,39 m²	2,27 m²	2,40 m²
Hauteur de franc-bord	47 cm	48 cm	58 cm	43 cm	50 cm
Hauteur sous barrots	110 cm	143 cm	103 cm	103 cm	104 cm
Certification	Germanischer Lloyd (Chine)	Germanischer Lloyd (Chine)	Bureau Veritas (France)	Bureau Veritas (France)	Bureau Veritas (France)
PRIX versions CONTENEUR/SAC					
Hauturier 6 places -24 h	1 099 €/1 099 €	1 100 €/1 100 €	1 471 €/1 423 €	1 475 €/1 425 €	1 783 €/1 661 €
Hauturier 6 places -24 h autoredressable		1 230 €/1 230 €			
Hauturier 6 places +24 h				1650 €/1600 €	1 978 €/1 826 €
Hauturier 6 places +24 h autoredressable	1 234 €/1 234 €		1 639 €/1 591 €		
Grab bag 6 pers.		136 €		175 €	194 €
Côtier 6 places	895 €/895 €	999 €/999 €	1 023 €/987 €	1 100 €/999 €	1 379 €/1 335 €
Stations de révision en France	2 stations Relevage dans 18 points de vente Transport inclus dans la révision	120 points de ramassage Retour des radeaux au Havre Transport inclus dans la révision	14 stations Pas de relevage prévu dans les ports	2 stations «usines» 200 points de ramassage Transport inclus dans la révision	4 stations Points de ramassage Transport inclus dans la révisi
Points forts	Néant.	Meilleur rapport qualité/prix, armement très complet, nombreux accessoires, version autoredressable, éclairage intérieur.	Belles finitions, hauteur de franc-bord, échelle trois échelons profonde, poignées pour remonter superbes, éclairage intérieur, fond gonflable.	Fermeture par Sandow + Velcro, tissu extérieur en PVC cousu et chambre intérieure en PU soudé, possibilité de réparer la chambre intérieure grâce au zip sur le boudin.	Eclairage intérieur, entrées symétriques des deux côtés.
Points faibles	Fiabilité à démontrer.	Finitions perfectibles (le fabricant travaille actuellement sur ce sujet).	Peu de stations de révision, plate-forme inutile.	Poignée unique pour la remontée, plate-forme inutile, une seule échelle du côté de la plate-forme.	Toile de tente légère, pas de plate forme.
Fabricant ou importateur	Azur Marine Industrie tél. 04.94.10.50.10 www.azur-marine-industrie.com	Nautic Service Sauvetage Le Havre tél. 02.35.51.75.30 www.nautic-service-sauvetage.com	Clop tél. 04.90.47.37.36 www.eurovinil.it	Plastimo tél. 02.97.87.36.36 www.plastimo.fr	Atoll Diffusion tél. 05.56.95.98.93 www.arimar.com

HAUTURIERS 9650 TYPE I

Zodiac/Bombard Bip Offshore	Viking RescYou	Avon Ocean
Vous retrouverez ce même radeau vendu au même prix sous les deux marques Zodiac et Bombard. Construit pour répondre à la norme Classe B (utilisation entre 0 et +65°C), ce radeau ne possède pas d'isolant sur le plancher. Les poignées en échelle de sangle à l'intérieur sont un modèle du genre d'autant qu'elles se déclipsent pour libérer l'espace habitable. Belles finitions générales, mais armement basique.	Radeau répondant à la norme SOLAS, le Viking ne joue pas dans la même catégorie. On se trouve face à un radeau d'une fiabilité due aux exigences supérieures de cette norme professionnelle. Autoredressable, avec un armement SOLAS (pharmacie, pyrotechnie...), ce radeau semble indestructible. Cette année, Viking propose même de rajouter une balise de détresse à l'intérieur du radeau (en option 880 euros). Une qualité générale qui se retrouve dans le prix de vente...	Faisant désormais partie du groupe Zodiac, l'Anglais Avon possède sa propre structure en Buthyl (un dérivé de polyuréthane) avec une rampe d'accès gonflable aussi imposante que pratique. Les ouvertures zippées de bas en haut facilitent la veille et l'aération. Dommage que la fermeture des portes oblige au démontage de l'échelle de sangle, tellement utile pour remonter à bord. Avec la plus grande surface au sol, l'Avon s'est aussi gonflé rapidement. Un produit de qualité, mais qui aura des difficultés à sauver un prix de vente trop élevé.
43,40 kg	45,60 kg	37,50 kg
11,20 kg	15,00 kg	11,20 kg
54,60 kg	60,30 kg	48,70 kg
80 x 55 x 25 cm	77 x 56 x 30 cm	81 x 55 x 26 cm
110 cm³	129 cm³	116 cm³
ABS	fibre de verre	ABS
sangles réglables	intégrées	sangles réglables
doux	doux	doux
non mesuré	9"	10"
PVC	caoutchouc naturel	Buthyl
155 x 155 cm	121 x 200 cm	157 x 159 cm
2,40 m²	2,42 m²	2,50 m²
45 cm	49 cm	52 cm
106 cm	125 cm	100 cm
Bureau Veritas (France)	Det Norske Veritas (Danemark)	Bureau Veritas (France)
1 810 €/1 755 €	2 125 €/1 948 € 2 863 €/2 691 € 2 419 €/2 242 € 3 157 €/2 985 €	2 593 €/2 441 €
224 €	260 €	224 €
1 401 €/1 351 €	2 087 €/1 969 €	1 455 €
50 stations Pas de relevage prévu	6 stations 49 points de dépôt Transport inclus dans la révision	1 station à Antibes Pas de relevage prévu
Eclairage intérieur, remontée facilitée par l'échelle de sangle.	Autoredressable, rampe d'accès gonflable, nombreuses (trop !) poignées pour faciliter la remontée, double plancher gonflable, éclairage intérieur.	Rampe d'accès gonflable taille XXL plus échelle plombée, fond gonflable, remontée facilitée par l'échelle de sangle, éclairage intérieur, bénéficie du réseau commercial Zodiac.
Vide-vite «automatique» qui entraîne une faiblesse, absence d'isolant de plancher.	Prix, surtout dans la version autoredressable.	Vide-vite «automatique» qui entraîne une faiblesse, prix élevé difficilement justifiable.
Groupe Zodiac tél. 01.41.23.23.23 www.zodiacmarine.com	Viking tél. 01.60.87.09.00 www.viking-life.com	Groupe Zodiac tél. 01.41.23.23.23 www.avoninflatables.co.uk

La norme ISO 9650

La division 224 qui régit la sécurité à bord des navires indique qu'*«à compter du 1er janvier 2005, les spécifications techniques que doivent respecter les radeaux de sauvetage des navires de plaisance sont celles de la norme ISO 9650 F-DIS, les dispositions du chapitre 333-2 s'appliquent aux radeaux commercialisés jusqu'au 1er janvier 2008»*. En clair, les constructeurs avaient trois ans pour écouler leurs anciens Classe II et V et se mettre en conformité. A noter que cette nouvelle norme européenne – qui avait aussi pour but d'abolir les disparités propres à chaque pavillon – n'a pas apporté de grandes modifications structurelles sur les radeaux déjà utilisés en France.
Des détails comme la taille des bandes rétroflectives, le volume des ballasts antidérive ou l'éclairage extérieur ont été améliorés.

Seago sifflé hors-jeu

Importé en France depuis la fin 2006, le radeau Seago fabriqué en Chine ne nous a pas présenté toutes les garanties attendues pour un produit voué à la sécurité. Certes, il s'est gonflé à la première traction sur le cordage. Mais en voulant l'attraper, la sangle qui le ceinture nous est restée dans la main (point d'attache déchiré). De plus, l'embarquement a été difficile en l'absence d'échelle. Une fois le radeau retourné, nous n'avons pu attraper la sangle de retournement, située en hauteur. Nous avons aussi été confrontés à une entrée unique de petite taille. Sans parler des collages mal finis présentant de nombreux débordements de colle. Enfin, la société importatrice a eu un mal fou à nous mettre un radeau à disposition. Qu'en sera-t-il le jour de la première révision ? Au final, nous considérons que ce bib n'apporte pas assez de garanties pour remplir pleinement son rôle.

Quel radeau pour votre voilier ?

- **Nombre de personnes.** La capacité totale du (ou des) radeau(x) doit permettre de recevoir toutes les personnes présentes à bord. Même si votre voilier peut embarquer huit personnes mais que vous ne naviguez qu'à quatre, vous pouvez vous contenter d'un radeau quatre places (ce qui était interdit auparavant).
- **Catégorie du radeau.** Elle dépend de votre programme. Si vous restez à moins de 6 milles d'un abri, vous pouvez vous satisfaire d'un radeau ISO 9650 Type II (9650-2, ou «côtier») ; si vos navigations vous poussent plus loin, il faudra alors embarquer un radeau 9650 Type I (9650-1 ou «hauturier»).
- **Armement.** Si votre choix vous pousse vers un bib hauturier, il restera à choisir votre pack d'armement. Le Pack I (lourd) est prévu pour une durée supérieure à 24 heures, le Pack II pour une durée inférieure. Notez que le Pack I peut être intégré dans le radeau ou entreposé dans un sac à part («grab bag») à emporter avec soi dans le radeau. Intérêt du sac : vous pouvez le compléter, le vérifier, changer les piles le cas échéant, quand vous le souhaitez. Inconvénient : comme il n'est pas rangé directement dans le radeau, vous risquez de l'oublier...

Grab bag. *Le contenu de ce sac transforme un radeau -24 heures en un +24 heures.*

Les révisions

La législation s'est assouplie dans ce domaine : elle n'impose ni intervalles entre les révisions, ni durée de vie maximale du radeau. Au constructeur de vérifier que celui-ci répond toujours à son usage. Ceci posé, la date de validité de certains produits embarqués – eau ou nourriture – est de trois ans ; et la bouteille d'air comprimé doit être rééprouvée tous les dix ans. Du coup, des révisions «obligatoires» s'imposent d'elles-mêmes. Pour ce qui est de la durée de vie des radeaux, il ne reste qu'à faire confiance aux fabricants. Cela dit, ceux-ci doivent être en mesure de vous présenter un échéancier et les tarifs des révisions.

A l'heure du choix

Réunir et tester tous les radeaux hauturiers du marché à La Rochelle nous a permis de tenter d'établir une hiérarchie. Sans conteste, le SeaSafe reste le meilleur rapport qualité/prix de ce comparatif. Bien construit – malgré des finitions perfectibles –, il possède un armement sérieux. Dans la gamme de prix supérieure, les Eurovinil, Arimar, Plastimo et Zodiac/Bombard font jeu égal, chacun mettant en avant des qualités propres. Notre préférence va au modèle Plastimo, dont les détails – double peau, gros réflecteurs radar – et le niveau de finition le distinguent. Plus cher, Avon se distingue par une plate-forme remarquable ; enfin, Viking n'appelle aucun reproche, et est le seul à proposer une balise de repérage en option. F.X.R.